Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015 **Vragen gesteld door de leden der Kamer**

2015Z01891

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *uitbreiding gemeentelijke milieuzones waaronder Amsterdam, Utrecht en Rotterdam* (ingezonden 4 februari 2015).

Vraag 1
Wat zijn de uitkomsten van het gesprek op 29 januari jl. tussen u en de G4-wethouders? Bent u voornemens om de voorstellen van de G4 over te nemen? Zo ja, welke, waarom en wat zijn hiervan de financiële consequenties, voor zowel overheden als consumenten en bedrijfsleven?[1] [2]

Vraag 2
Deelt u de mening dat de inzet van milieuzones op de plaatsen waar de doelstellingen (fijnstof en stikstof) structureel worden gehaald, disproportioneel is en dat daarmee geld over de balk wordt gegooid met allerlei sloop- en subsidieregelingen voor bijvoorbeeld personen- en bestelauto's? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3
Kunt u onderbouwen waarom er nu gekozen wordt voor een subsidieregeling voor vervanging van bestelauto's in grensgemeenten van NSL-knelpuntgemeenten die een milieuzone voor bestelauto's invoeren?[3] Om hoeveel en welke gemeenten gaat het? Welke financiële middelen zijn hiervoor beschikbaar gesteld? En heeft er een kosteneffectiviteitsanalyse plaatsgevonden van deze subsidieregeling? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten?

Vraag 4
In hoeverre zijn de economische effecten van de (voorgenomen uitbreidingen) van de milieuzones op het bedrijfsleven doorgerekend? Kan er een overzicht worden gegeven van de economische kosten en baten van milieuzones, maar ook van andere programma's zoals de Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie, de Green Deals Zero Emissie Bussen en de Zero Emissie Stadslogistiek?

---

[1] Telegraaf, 11 december 2014: http://bit.ly/1BbI8ER.
[2] Telegraaf, 11 december 2014: http://bit.ly/1BbIbjO.
[3] NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

kv-tk-2015Z01891
's-Gravenhage 2015

Vraag 5
Deelt u de mening dat de te behalen effecten van de voorgenomen uitbreidingen van de milieuzones, zoals in Rotterdam en Utrecht, zich niet verhouden tot de kosten die gemaakt moeten worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe legitimeert u de inzet en uitbreiding van milieuzones en de steun die daar vanuit de rijksoverheid aan wordt gegeven? Zijn er van de huidige milieuzones en voorgenomen uitbreiding van milieuzones kosteneffectiviteitsanalyses op lokaal en nationaal niveau beschikbaar? Zo nee, vindt u niet dat deze eerst beschikbaar moeten zijn om te beoordelen of verdere uitbreiding noodzakelijk is?

Vraag 6
Is er een convenant afgesloten tussen het Rijk, gemeenten en bedrijfsleven inzake een uniform toegangsregime voor milieuzones voor personen- en bestelauto's? Zo nee, waarom niet en hoe wordt dan geborgd dat er sprake zal zijn van een uniform toegangsregime?

Vraag 7
Kunt u een nadere onderbouwing geven van de stelling dat milieuzones de komende jaren nodig zijn om ervoor te zorgen dat knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit niet opnieuw optreden? Met welke onzekerheidsmarge wordt er rekening gehouden? Kan op basis van deze uitspraak geconcludeerd worden dat een milieuzone geen tijdelijke, maar een structurele maatregel is geworden? Zo nee, waarom niet? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat u erkent dat milieuzones slechts beperkt bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit?[4] Waarom wordt er dan toch vastgehouden aan het instrument van milieuzones?

Vraag 8
Deelt u de mening dat bronbeleid zeer effectief is gebleken voor het behalen van de EU-normen voor luchtkwaliteit? In hoeverre verwacht u dat bronbeleid in de komende jaren zal bijdragen aan het oplossen van knelpunten in bijvoorbeeld steden?

Vraag 9
Hoe verloopt de voortgang inzake het voorschrijven van nieuwe testprocedures voor dieselpersonenauto's? Kunt u een nadere toelichting geven op uw voornemens zoals genoemd in de brief d.d. 16 december 2014 (Kamerstuk 30 175 nr. 203) inzake de voortgang monitoringsprogramma NSL, om het aantal nieuwe dieselpersonenauto's dat jaarlijks wordt verkocht te beperken en de fiscale mogelijkheden om het aandeel oude dieselpersonenauto's in het Nederlandse wagenpark te verkleinen? Welke maatregelen worden nu onderzocht, wat is de kosteneffectiviteit van deze maatregelen? Is hier niet sprake van een fors marktingrijpen door de overheid en wat legitimeert een dergelijke ingreep? Met welke brancheorganisaties wordt hierover gesproken en wanneer kan de Kamer de uitkomsten van deze verkenningen ontvangen?

Vraag 10
Klopt het dat u milieuzones ook wil inzetten voor het terugdringen van roet, terwijl daarvoor nog geen normen voor zijn? Zo ja, wanneer is dit besluit en op welke gronden genomen? Welke definitie of norm hanteert u voor gezondheidsschade?

Vraag 11
Welke financiële middelen zijn momenteel en worden er nog vanuit de rijksoverheid geboden voor het faciliteren van milieuzones? Welk gedeelte daarvan komt uit de gelden voor het NSL? Welk gedeelte wordt op andere wijze gedekt en waar wordt deze dekking gevonden? Kunt u uitleggen waarom de rijksoverheid moet bijdragen aan milieuzones als zij tegelijkertijd vindt dat dit een verantwoordelijkheid voor gemeenten zelf is? In hoeverre heeft er voor de maatregelen uit het Actieplan NSL tot 2016 een kosteneffectiviteitsanalyse plaatsgevonden? Zo niet, bent u daartoe bereid?

---

[4] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1168.